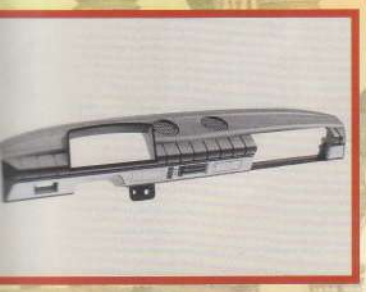
Рекомендуемая цена: 499 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 51

«ЖИГУЛИ»: ИСПЫТАНИЯ ПРОТОТИПА

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248
00051
9 772618 724302

ПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 51, 2019

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 7500 экз.
Цена: 499 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2019 Hachette Collections, France
© 2019 Ашет Коллекция
© 2019 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 30.05.2019.
Дата выхода в свет: 22.08.2019.

Фотографии и иллюстрации:
Стр. 6 (вверху), 9 (внизу), 11 (вверху) © частная коллекция;
Стр. 6 (внизу) © РИА Новости;
Стр. 7, 8 © TASS;
Стр. 9 (вверху), 10 (внизу), 11 (внизу) © Cherubino/Wikimedia Commons;
Стр. 10 (вверху) © Ralf Roletschek/Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ

Установка облицовки приборной панели

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА

«Жигули»: испытания прототипа

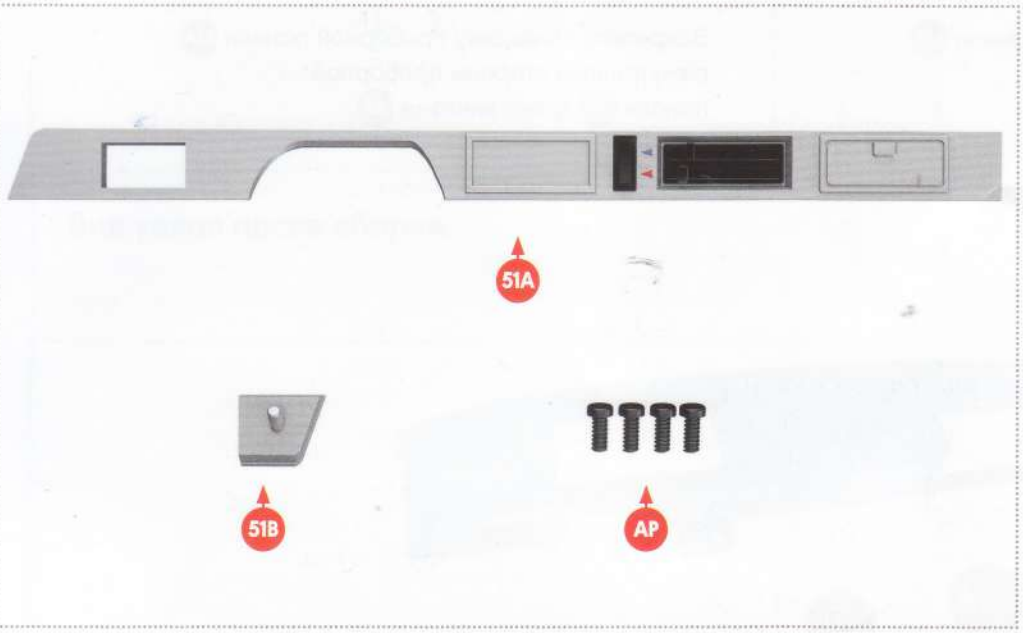
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Чешская марка «Шкода»

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

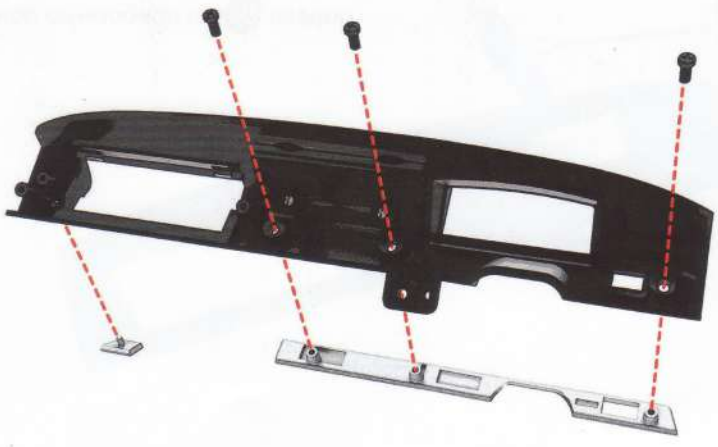
Установка облицовки приборной панели

Установите полученную с этим номером облицовку приборной панели на вашу модель ВАЗ-2101.



- 51A Облицовка приборной панели
- 51B Правая часть облицовки приборной панели
- AP Винт М1,7 × 4,0 мм (4 шт.)

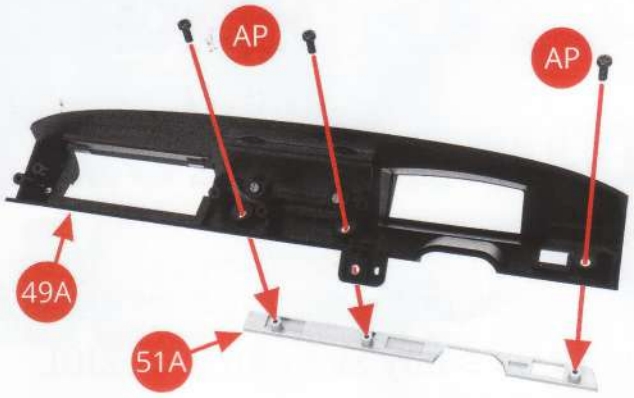
Схема сборки



1

Установите облицовку приборной панели 51A на приборную панель 49A.

2



Закрепите облицовку приборной панели 51A с внутренней стороны приборной панели 49A тремя винтами AP.

3

Установите правую часть облицовки приборной панели 51B на приборную панель 49A.

4

Так выглядит установленная на приборной панели 49A правая часть облицовки 51B.

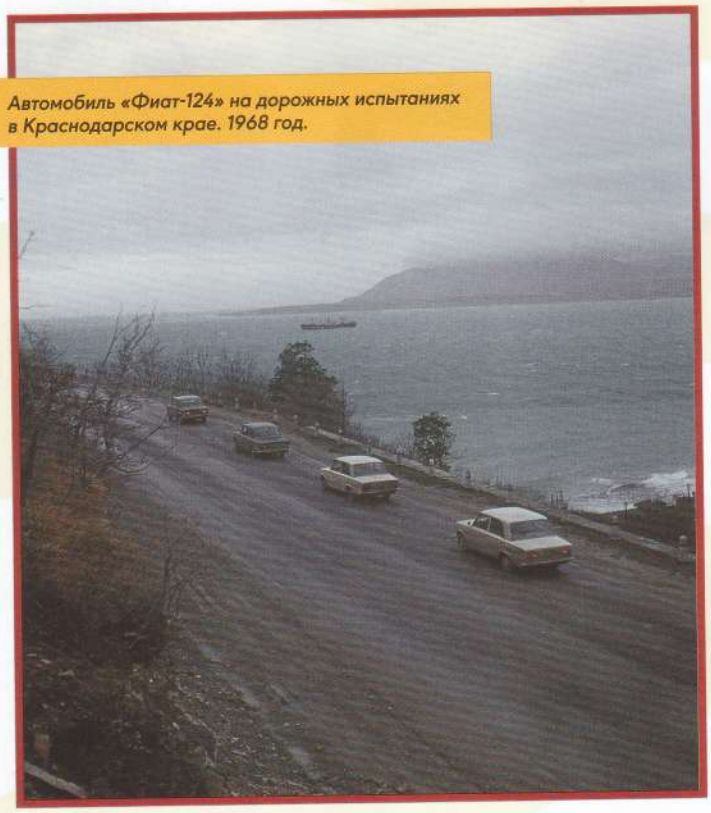
Вид узлов после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

«Жигули»: испытания прототипа

Ни для кого не секрет, что еще до появления ВАЗ-2101 в Советском Союзе проходили испытания его прототипа – итальянского автомобиля «Фиат-124». При этом машины испытывались как по отечественным, так и по западным методикам.

Автомобиль «Фиат-124». 1970 год.



Автомобиль «Фиат-124» на дорожных испытаниях в Краснодарском крае. 1968 год.

Одной из таких западных методик был режим «stop and go» («стоять и ехать»). Однако в чистом виде нашим специалистам, да и итальянцам тоже, она была неинтересна – в России отнюдь не европейский климат. Именно поэтому теплолюбивые «фиаты» отправились на Крайний Север.

Особенности методики

В испытаниях по методике «stop and go» в первую очередь изощренной нагрузке подвергается двигатель. В основу методики положен режим работы врача, посещающего пациентов на дому на автомобиле: короткая поездка, а затем продолжительный перерыв, вновь пуск остывшего двигателя и вновь перерыв. И так целый день.

Справедливости ради стоит отметить, что «Жигули» в качестве автомобилей медслужбы в СССР практически не использовались. В этой роли выступали «Волги» и «Москвичи» различных модификаций. Но тем не менее испытаниям подвергался автомобиль как таковой, без учета предполагаемого использования его в той или иной роли. Отличием практики использования машины в таком режиме явилось то, что в СССР специалисты обычно ездили на государственных машинах с водителем. Поэтому и режим работы техники имел особенности: оставшийся в автомобиле водитель просто не глушил двигатель – зимой так было теплее, да и запускать остывший мотор не приходилось.

Испытания автомобилей завода в Жигулевских горах. 1970 год.

Масло решает все

Эксплуатация автомобиля в режиме работы городского врача приводит к тому, что бензин из переобогащенной пусковой смеси постоянно смывает масляную пленку со стенок цилиндра. Значительное количество топлива при этом просачивается и в масляный картер двигателя: так, в ходе испытаний «stop and go» уровень масла за неделю повышается на 15-20 мм.

Подобные режимы предъявляют очень высокие требования к моторным маслам, в частности - к их способности образовывать прочную, трудно смываемую масляную пленку на стенках цилиндров.

Естественно, итальянцы хотели убедиться, что в условиях нашего климата двигатели не будут выходить из строя даже при такой эксплуатации. Проведенный негласный мониторинг качества советских моторных масел (через третьих лиц масло приобреталось на обычных АЗС) поверг итальянцев в ужас.

В результате остро встал вопрос качества масел. Надо сказать, что к этому времени во ВНИИНП (Всесоюзный научно-исследовательский институт нефтяной промышленности) были разработаны несколько новых марок моторных масел. С целью их оценки и было принято решение зимой 1967-1968 годов провести сравнительные испытания отечественных и импортных масел по методике «stop and go».

Испытания морозом

Стоит отметить, что в Воркуте по методике «stop and go» испытывался и новый двигатель для будущего ВАЗ-2101, разработанный к тому времени итальянцами в соответствии с нашими техническими требованиями. Но и он потребовал, конечно, существенной доработки.

Председатель Президиума Верховного Совета СССР Н. В. Подгорный (слева) во время посещения автомобильного концерна «Фиат». 1967 год.

Автомобили ВАЗ-2101 на улице Тольятти. 1970 год.

«Фиаты» едут на север

Зимой провести испытания не удалось: задержали различные согласования, затянулось получение машин и т. д. Зима кончилась, начался март, но испытателям требовались минусовые температуры, поэтому и машины (а их было восемь) решили отправить отправить в Воркуту. Любопытные детали этого процесса можно почерпнуть из воспоминаний Бориса Дмитриевича Тимофеева, возглавлявшего в то время службу дорожных испытаний ВАЗа: «С соответствующим письмом из нашего министерства еду к железнодорожникам – в МПС. Попадаю на прием к замминистра (его фамилия, если мне не изменяет память, была Гундобин). Ознакомившись с ситуацией, он разъяснил, что если действовать обычным путем, через товарняк, то время будет упущено, так как это дело довольно долгое. А поскольку мужик он оказался что надо, то и предложил нам другой вариант – к ежедневному скорому поезду Москва–Воркута прицеплять один полувагон (больше было никак нельзя) на две наших машины. За такой подарок судьбы мы, естественно, ухватились обеими руками. Он тут же позвонил на Ярославский (пассажирский!) вокзал и отдал необходимые распоряжения. По горячим следам туда отправились и мы, где и обговорили все детали.

В итоге дело выглядело так. Депо Ярославская-товарная подавало электровоз для данного поезда не сам по себе (как обычно), а с платформой и полувагоном.

Платформа нужна была для погрузки – ее борт откидывался, и наши "фиаты" заезжали по нему прямо с пассажирского перрона на платформу и далее – в полувагон через открытый торец. Затем платформа отцеплялась (она оставалась в Москве). А пока суд да дело, мы успевали (правда, "в мыле") закрепить автомобили в полувагоне как положено.

Уже на следующий день первые две машины ушли в Воркуту. А еще за три последующих дня были отправлены и остальные. Низкий поклон железнодорожникам за проявленное понимание и участие!»

Все машины, участвовавшие в испытаниях, в дальнейшем разбирали по винтику и анализировали износ. Результатом этой трудной и сложной работы и стало создание советского автомобиля «Жигули», и в частности его первой модели ВАЗ-2101. Насколько успешно была проведена адаптация к нашим суровым условиям, показали дальнейшие годы эксплуатации вазовской продукции.

Оперативная группа прибыла на место происшествия. 1982 год.

Чешская марка «Шкода»

Фирма «Шкода» ныне – это чешская автомобильная компания, входящая в состав концерна «Фольксваген Груп» и выпускающая автомобили под маркой «Шкода», хорошо известные в нашей стране.

Автомобиль «Шкода Суперб 4000 тип 919» 1940 года выпуска. Современная фотография.

История компании «Шкода» (Škoda) началась в конце XIX века и включает в себя раздельную, а затем и совместную историю развития двух фирм: литейной и машиностроительной в городе Пльзень и небольшой велосипедной (а позже и автомобильной) фабрики в городе Млада-Болеслав.

Зарождение компании

Именно в городе Млада-Болеслав в 1895 году состоялась встреча механика Вацлава Лаурина и книготорговца Вацлава Климента, приведшая к созданию небольшой велосипедной фабрики. Идя в ногу со временем, спустя четыре года фирма «Лаурин и Клемент» (Laurin&Klement) приступила к производству мотоциклов. В 1905 году дошла очередь и до автомобилей, первый из которых – «Войтуретте А» (Voiturette A) – имел неплохой коммерческий успех. Стабильному развитию компании способствовало преобразование ее в 1907 году в акционерное общество. В последующие 15 лет компания выпустила несколько моделей легковых автомобилей, небольшие грузовики и автобусы. После Первой мировой войны в ее ассортименте появились авиационные двигатели и сельхозтехника.

Автомобиль «Войтуретте А» 1906 года выпуска. Современная фотография.

Памятник основателям фирмы «Шкода» В. Лаурину и В. Клементу в Млада-Болеславе, Чехия. Современная фотография.

В начале 1920-х годов фирма «Лаурин и Клемент» занялась поиском сильного партнера, так как финансовое положение компании было неважным, поскольку из-за обнищания населения продажи автомобилей упали.

27 июня 1925 года фирма «Лаурин и Клемент» вошла в состав крупнейшего промышленного предприятия Чехословакии – фирмы «Шкода Пльзень» (Škoda Plzen). Она была основана в 1869 году, выпускала паровозы, самолеты, корабли, пушки, станки, паровые турбины и т. д. Имелось у фирмы и собственное автомобильное производство. В отдельное направление – «Акционерную компанию автомобильной промышленности» – его удалось выделить после слияния с «Лаурин и Клемент».

В середине XX века

В 1930-е годы автомобильная компания «Шкода» занимала прочные позиции на европейском автомобильном рынке. В 1938 году, после фактической капитуляции, Чехию оккупировали немецкие войска (Словакия стала «независимым» государством), превратив ее в протекторат Богемии и Моравии в составе Третьего рейха. Продукция автомобильной фирмы «Шкода» в годы Второй мировой войны включала в себя армейские грузовики, легковые внедорожники и гусеничные тягачи для гитлеровской армии. Естественным следствием стало то, что в 1945 году до 70 % мощностей предприятия были уничтожены англо-американской авиацией.

После окончания войны компания была национализирована и преобразована в Национальное предприятие автомобильных заводов «Шкода AZNP», став монополистом на рынке легковых автомобилей ЧССР. В 1950–1960-е годы автомобили «Шкода» были довольно популярными в странах социалистического лагеря. Какое-то время чехословацкие легковушки поставлялись и в СССР: в частности, автомобили «Шкода 1200» с кузовом универсал использовались в СССР вплоть до середины 1960-х годов в качестве карет скорой помощи. Но настоящую широкую известность на советском рынке приобрели чешские седельные тягачи. В 1960–1980-х годах людям, связанным с автотранспортом, снабжением, торговлей и т. п., были хорошо известны слова «"Шкода" с "Алкой"». Имелись в виду 14-тонный чехословацкий полуприцеп-рефрижератор «Алка» (Alka) и седельный тягач «Шкода 706RT» (Škoda 706RT). Этот надежный, выносливый и комфортабельный (первый в СССР со спальным местом!) грузовик до сих пор с любовью вспоминают ветераны-дальнобойщики. Несмотря на достаточно частое обновление модельного ряда легковых автомобилей, начиная с 1970-х годов завод

Автомобиль «Шкода Фаворит 136 L тип 781» 1989 года выпуска. Современная фотография.

начал отставать в своем развитии. Преодолеть застой частично удалось только в 1987 году с выпуском модели «Фаворит» (Favorit).

Постсоциалистический период

Полноценный же период модернизации предприятия наступил только в 1989 году после краха социалистической системы. Продукция «Шкоды» не могла конкурировать на европейском рынке, и фирма была вынуждена начать поиск зарубежного партнера для инвестиций и технологической поддержки. В декабре 1990 года правительство Чехии (завод все еще был государственным предприятием) выбрало в качестве партнера концерн «Фольксваген AG», который в 1991 году стал собственником 31 % акций чешской фирмы. С помощью немецкого концерна удалось существенно обновить модельный ряд. Появилась первая конкурентоспособная модель компании – «Фелиция» (Felicia). За ней последовали созданная на платформе «Фольксваген Пассат» «Октавия», «Фабия» (Fabia), «Суперб» (Superb) и другие.

В декабре 1995 года концерн «Фольксваген» увеличил свою долю до 70 %, а в мае 2000 года стал полным собственником компании «Шкода», еще в 1998 году сменившей свое название на «Шкода Ауто».

В настоящее время компания, помимо легковых автомобилей, выпускает грузовики, автобусы, авиационные двигатели и сельхозмашины. Головной сборочный завод и штаб-квартира компании «Шкода» находятся в городе Млада-Болеслав. Кроме того, сборочные заводы «Шкоды» имеются в России (Калуга и Нижний Новгород), Украине, Казахстане, Боснии и Герцеговине, а также в Китае.

Грузовик «Шкода-706 RT» в Боснии и Герцеговине. 1960-е годы.

«Шкода 706RT» на экране

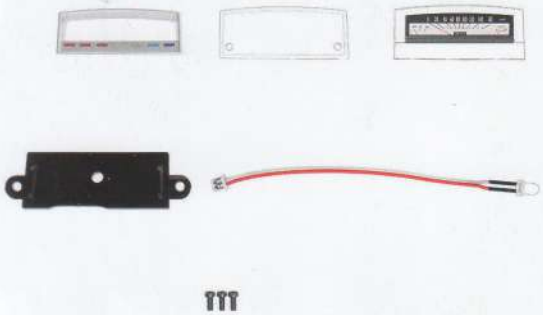
Помните кадры из всенародно любимого фильма «Кавказская пленница», когда лихая троица – Трус, Балбес и Бывалый – останавливает на дороге грузовик? Так вот, это и были «Шкода» с «Алкой».

Автомобиль «Шкода Октавия комби тип 993» 1964 года выпуска. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 52

- СБОРКА ПРИБОРНОГО УЗЛА
- ГЕНРИ ФОРД

ДЕТАЛИ НОМЕРА:



- РАМКА ПРИБОРНОГО УЗЛА
- СТЕКЛО ПРИБОРНОГО УЗЛА
- ЦИФЕРБЛАТ ПРИБОРНОГО УЗЛА
- ЗАДНЯЯ СТЕНКА ПРИБОРНОГО УЗЛА
- ПОДСВЕТКА ПРИБОРНОГО УЗЛА
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2.© 2019 Ашет Коллекция. © 2019 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!